

一般意見の概要及び事業者見解(案)

令和4年8月10日

大阪航空局
九州地方整備局

意見の提出状況

項目	一般意見
陸生動物（鳥類）	1 1
陸生植物	1
水生動物	1
事後調査	2
総合評価	2
その他	4
合計	2 1

【意見書の受領状況】

意見書数 : 3通

意見書提出者数 : 3名

一般意見の概要及び事業者見解(案)

1. 陸生動物(鳥類)

意見

<鳥類の状況の調査結果について>

- 1) 飛翔高度については、各高度における種名がわかっているならば掲載すること。
- 2) 時間帯別個体数については、各地点の数のみでなく、種名がわかっているならば掲載すること。
- 3) 個体数の増減と潮汐の関係については明確な関係性が見られなかったとあるが、春の渡り時期においては、潮位の高い時には個体数が少なく、低い時には個体数が多い傾向が見られるのではないか。その種名がわかっているならば掲載すること。

事業者見解 (案)

ご意見を踏まえ、現地調査の結果については、各確認記録の種名、飛翔高度、時間帯を評価書に記載します。

2. 陸生動物(鳥類)

意見

<ハヤブサの飛翔位置図などについて>

年間を通じて空港島の広い範囲で休息・探餌・ハンティングが行われていると
のことで、探餌のために止まる具体的な場所や餌相手の鳥類がわかれば掲載
すること。

事業者見解 (案)

ご意見を踏まえ、現地調査の結果においてハヤブサの探餌行動が確認された場
所や餌となった鳥類については、評価書に記載します。

3. 陸生動物(鳥類)

意見

<バードストライクの影響について>

1) トビ・ツバメ

これまでのバードストライク発生状況では、シギ・チドリ類に次いで多いトビ、ツバメは今回の調査では確認頻度も多いため、飛翔位置図を作成し、その動きを把握すべき。

事業者見解 (案)

ご意見を踏まえ、現地調査において記録したトビ、ツバメの飛翔位置図については、評価書に記載します。

4～6. 陸生動物(鳥類)

意見

<バードストライクの影響について>

2) ハマシギ

干潟では大きな群れが見られる本種は、ハヤブサに追われ、空港島内を横切るなどが考えられ、航空機に衝突すれば小さな個体であっても、群れによる衝突の影響があることに留意すること。

3) コアジサシ

本種は裸地があれば繁殖を試みる例が多く、工事中を含め短期間の裸地の存在に留意すべきである。裸地にひも等を張り、降下できないような対策が必要。これまでバードストライクが確認されていないからといって、安易な判断はできない。

4) ミサゴ

年間を通じて空港島の沿岸や海域で探餌し、飛翔・休息も見られる。国内でのバードストライクはトビほど多くはないが、空港島を横切るなどのときに、バードストライクの可能性がある。干潟生態系の上位種につき、留意すること。

7～8. 陸生動物(鳥類)

意見

<バードストライクの影響について>

5) クロツラヘラサギ

本種は今回の調査では空港島においての確認数は多くはないが、「種の保存法」指定種であることから、今後もその動向に留意すること。

6) ハヤブサ

過去にバードストライクが発生している本種であるが、今後も航空機の発着回数等に大きな変化はないので影響は小さいということだが、実効性ある対策を実施しない限りは、今後もバードストライクが発生する可能性がある。「種の保存法」指定種に対しての配慮が足りないため、再発防止策等について福岡県や北九州市、苅田町と協議を行うこと。

事業者見解 (案)

国土交通省では、種の保存法の指定状況に関わらず、バードストライクや鳥と航空機とのニアミス状況について情報収集を行っています。

また、鳥の生態に関する専門家、航空会社等で構成する鳥衝突防止対策検討会を概ね年1回開催しており、バードストライクの分析と対策を検討しています。

必要に応じて関係する行政機関からの意見も踏まえながら、引き続き各鳥類種の動向やバードストライクの状況等について可能な限り把握し、バードストライク対策を講じることにより、バードストライクの発生の低減に努めます。

9. 陸生動物(鳥類)

意見

<チュウヒへの影響と保全措置について>

今回の工事で改変される苅田工区南東端はチュウヒの営巣中心域であるが、事業者の見解としては、「セイタカアワダチソウが広く分布しているため、繁殖の代替可能性は残る」との希望的観測であり、繁殖活動を保証できるものではない。

工事中における非日常的な人の出入りはチュウヒを警戒させ、生息放棄のおそれがあり、影響は小さいとは言えない。影響低減策としては、繁殖期間中の工事中断や冬季のねぐら環境の保全などが考えられるが、将来的に空港島はチュウヒの生息に向けた環境ではないと思われるため、代替措置として、空港島周辺においてチュウヒの生息に適した環境の創生に産官民挙げて取り組むべきではないか。

「種の保存法」指定種であることから、工事中の保全措置及び今後の生息環境保全について、福岡県や北九州市、苅田町との協議を行うこと。

事業者見解 (案)

チュウヒの環境保全措置として、繁殖活動が確認された場合にはその営巣中心域との離隔に留意して工事範囲と工事工程の調整を行うこととしています。

10. 陸生動物(鳥類)

意見

<チュウヒへのバードストライクの影響>

南側に滑走路が延長されても、着陸進入のコースと高さにおいては、これまでもチュウヒの飛翔が見られており、バードストライクも確認されていないからといって、今後のリスクが無くなるわけではない。

あいまいな理由でバードストライクの影響が小さいと判断することは適切ではない。

空港における工事等の環境改変により、空港に生息する鳥類の変化や、バードストライクする種の変化などについて、国内外の事例を参考にするなど、データを重視した予測評価をすべきである。

事業者見解（案）

航空機の運航に伴うバードストライクの影響については、現地調査の結果を基に、本事業によるバードストライクリスクの変化を予測しています。予測の結果、現況と将来の航空機の滑走範囲及び着陸進入コースにおいて、チュウヒの飛翔状況に大きな変化はないことから、バードストライクリスクの変化は小さいと考えます。

引き続き各鳥類種の動向やバードストライクの状況等について可能な限り把握し、バードストライク対策を講じることにより、バードストライクの発生の低減に努めます。

11. 陸生動物(鳥類)

意見

<工事によるチュウヒへの影響について>

「工事等への馴化を促す」とは具体的にどういうことをするのか。また、馴化を促して効果があった事例があるのか。

事業者見解（案）

「工事等への馴化を促す」とは、非繁殖期中に着工することで、繁殖期中の直接的な影響を低減しつつ、建設機械の稼働や資材等運搬車両の走行等に馴らすことを想定しています。

例えば、東海環状自動車道の整備事業において、工事への馴化を保全措置として実施し、該当地域のオオタカを保全した事例がありますが、環境保全措置の効果については、事後調査により確認することとしております。

12. 陸生植物

意見

埋め立てる土地にはもともと植物はなかった。そういった植物を保護する理由は。

事業者見解（案）

ご指摘のとおり、当該地は人工的な埋立地であり造成前には植物は生育しておりませんが、対象事業実施区域内で確認された植物のうち「ヒメコウガイゼキショウ」は、「福岡県レッドデータブック 2011」において絶滅危惧Ⅱ類（VU）とされており、同種の希少性に鑑みて、事業者として実施可能な範囲で影響の回避又は低減に努めます。

13. 水生動物

意見

私は空港の湾内にある河川で夜間集魚燈を灯し遡上するシラスウナギを採り、養殖を長年している。今回当該工事が数年間にわたり漁期に重なって行われることが決定した。しかしそれがどのような照明具を現場や周辺で使い、またどの程度の照明度をもって為されるのか、更にその結果照明度の数値上現状とどの程度の差を生じうるのかも明らかにされていない。これでは我々業者及びシラスウナギが「遡河性魚類の遡上障害等の水産資源の生息条件の悪化」にさらされる事態になるのか否か全く以て予測できず不透明である。この点をより明らかにすべく「実態調査の結果、又は研究機関等による調査結果等の知見」を光学的、生物生理学的等の科学的手法を駆使して詳細に説明していただきたい。

事業者見解（案）

本事業においては現空港南側の既存埋立地内における工事であり、海上工事は実施しないことから、海上へ向けての照明具による直接的な照射は行いません。

なお、周辺海域における漁に関するご意見を踏まえ、夜間工事中の照明の方向や照度については十分に留意します。

14～15. 事後調査

意見

工事実施中と供用後のチュウヒの動向の変化を把握するには、2月～8月の月1回2日では不十分であり、さらに調査回数を増やすこと。重要なことを見逃すことのないように、調査を綿密に実施することが必要である。

事業者見解（案）

事後調査を進める中で環境保全措置の効果を確認しつつ、適宜専門家等の助言を得ながら、必要に応じて調査回数等の検討を行います。

意見

バードストライクの低減はすべての鳥類が対象であり、チュウヒだけではなく、基本的には空港島に生息するすべての種について、その動向を把握しておく必要がある。事後調査及び環境監視調査に漏れがないことが低減につながるはずである。

事業者見解（案）

国土交通省では、バードストライク対策として、鳥の生態環境調査やバードストライク情報の収集・記録を実施しております。引き続きバードストライク対策を実施することにより、バードストライクの発生の低減に努めます。

16. 総合評価

意見

環境要素に及ぶおそれのある影響が事業者の実行可能な保全措置により回避または低減されるかどうかは、工事中から工事完了後、及び供用後でないと、判断できないはずであり、予測評価としては「不確実要素が多く、影響の回避・低減はどの程度かは不明」というのが本当であろう。事業を進めるために、「環境への影響は小さい」と結論づける安易な予測評価は慎むべきである。

事業者見解（案）

本事業は、環境影響評価手続において、「効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合等には事後調査を行うこと」とされていることから、事後調査を実施することとしています。

なお、この環境影響評価は、環境影響評価法に基づく手続として実施し、その手法等については関係する法令に準拠しており、「北九州空港滑走路延長事業環境影響評価技術検討委員会」で審議いただき、専門家からのご助言を頂きながら作成しています。

17. 総合評価

意見

「地方公共団体が実施する環境保全に関する施策との整合」については、北九州市の場合は生物多様性を重視する施策を掲げているが、例として、チュウヒやクロツラヘラサギがバードストライクもしくは生息放棄すれば、北九州市の生物多様性を象徴する種に影響を及ぼしたことになる。そのような事態を防ぐためにも、産官民協働による影響回避・低減のための協議が必要であろう。

事業者見解（案）

国土交通省では、バードストライク対策として、鳥の生態環境調査やバードストライク情報の収集・記録を実施しております。引き続きバードストライク対策を実施することにより、バードストライクの発生の低減に努めるとともに、チュウヒについては事後調査の実施により環境保全措置の効果を確認します。

18. その他

意見

<航空機によるバードストライク対策について>

「航空機の安全運航と鳥類の保全」という永遠の課題については、従来の追い払い策（※1）のほかに、鳥類が空港に集まらない方策（※2）については、鳥類の行動・習性を十分把握した上での方策が欠かせない。「とにかく追い払えばよい」だけではバードストライクの低減は図られないと思われる。また、鳥類の飛来を検知する機器がどの程度効果を上げているのかなどを調べ、先進的な対策の導入を積極的に行う必要がある。航空機の安全運航と鳥類の保全に向けて産官民一体の協働が進み、その成果が上がることを望みます。

（※1）1.銃器や煙火の使用、2.ディストレスコールスピーカー（鳥が天敵に捕まったときに発する声を流す）、3.犬による追い払い（中部国際空港のコアジサシ対策）、4.スターターピストルの使用や車両による追い払い（稚内空港のカモメ対策）。5.パトロール犬やタカ型ドローンの導入（海外事例）

（※2）1.餌資源環境を無くす～草丈などの適切な管理と昆虫類の駆除（農薬使用は控える）、2.繁殖・ねぐらに好適な環境を無くす（鳥類保護とやや矛盾するが）、3.コアジサシ対策（神戸空港）～裸地を作らない。降下できないようにひも類を張る。、4.サギ類対策（長崎空港）～草地に雨水が溜まらないようにする（虫の発生を抑える）。樹木の撤去（ねぐら防止）、5.空港周辺に鳥類の繁殖・越冬の適地を創生することを検討（オーストラリアでの事例）

18. その他

事業者見解（案）

北九州空港においては、以下の鳥衝突防止対策を実施しています。

- 防止対策（追い払い策）…バードパトロールによる定期巡回、爆音器の使用及び定期巡回時以外の時間帯等におけるバードスイープ等
- 環境対策（鳥類が空港に集まらない方策）…草刈り（着陸帯などの草地を対象）、鳥の生態環境調査及び昆虫対策等

国土交通省では、種の保存法の指定状況に関わらず、バードストライクや鳥と航空機とのニアミス状況について情報収集を行っています。

また、鳥の生態に関する専門家、航空会社等で構成する鳥衝突防止対策検討会を概ね年1回開催しており、バードストライクの分析と対策を検討しています。

必要に応じて関係する行政機関からの意見も踏まえながら、引き続き各鳥類種の動向やバードストライクの状況等について可能な限り把握し、バードストライク対策を講じることにより、バードストライクの発生の低減に努めます。

19. その他

意見

<方法書審査会における事業者（国交省）のコメントについて>

審査会委員が鳥類の調査について、限られた期間であっても、できるだけ綿密な調査が必要なことを力説したが、事業者からの「まずは予定している案で進めたい」「意見として聴いておきたい」というコメントは、審査会委員の意見を軽視するものであり、看過できない。

事業者見解（案）

今回の環境影響評価は、環境影響評価法に基づく手続として、関係する地方公共団体のご意見をいただきながら実施しています。

方法書に記載した内容については、住民等の皆様のご意見や福岡県知事意見の内容に加え、専門家により構成される「北九州空港滑走路延長事業環境影響評価技術検討委員会」でのご助言を総合的に踏まえ、猛禽類調査の実施期間を見直すなど、意見の内容を反映した上で、環境影響評価を実施しています。

20. その他

意見

<方法書に対する住民等の意見の概要と事業者の見解について>

意見の概要とはいいいながら、当方からの意見として重要な文言が省略されているのはいかかなものか。

方法書に対する意見は、事業者に対してだけではなく、市民にも広く知ってもらいたいという意味もあるため、全文を掲載すること。

事業者見解（案）

今回の環境影響評価手続では、環境影響評価の結果について環境の保全の見地からの意見を聴くための準備として、環境影響評価法第14条に基づき、環境影響評価準備書を作成いたしました。準備書に記載する内容については同法第14条に定められており、方法書について提出された意見についてはその概要を準備書に記載いたしました。

21. その他

意見

<アセス手続きと調査の時期について>

鳥類をはじめとする陸生動物の調査は、配慮書段階ですでに始められており、方法書段階ではほぼ冬季の調査を残すのみとなっていた。方法書段階では調査方法や時期等について、住民等及び環境審査会委員からの意見を聴き、それを調査に反映させ、調査を開始するべきではないか。ルール違反とは言えないが、アセス手続きの手順としては不適切である。

事業者見解（案）

方法書に記載した内容については、住民等の皆様のご意見や福岡県知事意見の内容に加え、専門家により構成される「北九州空港滑走路延長事業環境影響評価技術検討委員会」でのご助言を総合的に踏まえ、猛禽類調査の実施期間を見直すなど、意見の内容を反映した上で、環境影響評価法に基づく環境影響評価を実施しています。